Der Bundesminister für Verkehr
StV 2 Nr. 2001 Va 64 III

Bonn, den 16. Januar 1964

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Verhütung von Verkehrsunfällen, die ihren Grund in mangelnder körperlicher Eignung der Fahrzeuglenker haben**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Besold, Drachsler, Brück, Strauß und Genossen — Drucksache IV/1763 —**

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit der Frau Bundesministerin für Gesundheitswesen wie folgt:

Zu 1.

Die „Richtlinien für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen", in denen auch die Sehprüfung behandelt worden ist, sind am 15. Juli 1963 im Verkehrsblatt (S. 289) veröffentlicht worden. Sie sehen vor, daß „der Sachverständige oder Prüfer beim Bewerber vor der Prüfungsfahrt eine einfache Sehprüfung durchzuführen hat. Ergeben sich Zweifel an der ausreichenden Sehfähigkeit, so ist die Prüfungsfahrt bis zur Klärung der Zweifel zurückzustellen".

Ein obligatorischer Sehtest, der diesen Richtlinien entspricht und bei dem die Sehfähigkeit mit Sehtestgeräten überprüft wird, besteht in Bayern bereits seit dem 1. Januar 1963. In Berlin ist ein solcher Sehtest am 1. September 1963, in Bremen am 1. Dezember 1963, in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein am 1. Januar 1964 eingeführt worden. In Nordrhein-Westfalen wird er am 1. Februar 1964 und zum gleichen Zeitpunkt wahrscheinlich auch in Niedersachsen eingeführt werden. Hamburg und das Saarland beabsichtigen die Einführung des Sehtests zum 1. April 1964. Lediglich Hessen hat noch keinen Zeitpunkt bestimmt. Es wendet jedoch bereits seit dem 1. Juli 1963 einen anderen, vereinfachten Sehtest an, bei dem die Sehfähigkeit der Fahrerlaubnisbewerber durch Ablesen von amtlichen Kennzeichen überprüft wird. Hessen will von diesem Verfahren erst abgehen, wenn in anderen Ländern mit den Sehtestgeräten ausreichende Erfahrungen gemacht worden sind und das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes über die Mindestanforderungen an die Sehschärfe vorliegt.

Zu 2.

Der angeführte Bericht des Technischen Überwachungs-Vereins Bayern, der eine erste Stellungnahme über die Erfahrungen enthält, die mit der Sehtestung bei den Führerscheinbewerbern in Bayern gemacht worden sind, ist mir bekannt. Er zeigt auf, daß ca. 9% der getesteten Bewerber die Fahrerlaubnis nicht erhalten konnten, weil der Test bei ihnen Zweifel an einer ausreichenden Sehfähigkeit ergeben hatte. Dieser verhältnismäßig hohe Prozentsatz von Bewerbern mit Fehlfunktionen des Auges läßt zwar noch keine Rückschlüsse auf ihre Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr zu, da bei vielen Bewerbern, wie bereits in meiner Antwort — Drucksache IV/1018 — zum Ausdruck gebracht wurde, vorhandene Sehmängel durch besondere Bewußtseinsanspannung und gute gnostische Leistungsfähigkeit ausgeglichen werden können. Die optischen Wahrnehmungsleistungen von in der Sehleistung Behinderten können nach den bisherigen wissenschaftlichen Erkenntnissen in Einzelfällen sogar besser sein als bei sog. Sehgesunden. Trotzdem erscheint mir die in dem Bericht getroffene Schlußfolgerung nicht ungerechtfertigt, nach der ein obligatorischer Sehtest als unumgänglich notwendig angesehen wird. Es liegt im Interesse der Verkehrssicherheit, daß Führerscheinbewerber über Augenmängel unterrichtet und angehalten werden, diese Mängel durch Hilfsmittel zu korrigieren. Soweit eine solche Korrektur nicht möglich ist oder von ihr kein Gebrauch gemacht wird, muß sichergestellt sein, daß eine Fahrerlaubnis nicht erteilt wird.

Nach Vorliegen ausreichender Erfahrungen, insbesondere auch in organisatorischer Hinsicht, wird dann über die in diesem Zusammenhang auftauchende Frage entschieden werden müssen, ob und ggf. in welchem Umfang auch eine Überprüfung der Sehfähigkeit von Führerscheininhabern angezeigt ist.

Zu 3.

Das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage der „Festlegung einheitlicher Prüfwerte für die Sehleistung von Kraftfahrern" liegt inzwischen vor. Es hält die Einführung von Mindestwerten für die an den Kraftfahrer im Hinblick auf die Sehlei-

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Bulsdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 63551

stung zu stellenden Anforderungen für empfehlenswert. Für die Festlegung von Mindestanforderungen sind nach dem Gutachten die in den „Richtlinien der Deutschen Ophtalmologischen Gesellschaft für die Beurteilung der Fahrtauglichkeit durch den Augenarzt" im September 1961 angegebenen Werte geeignet. Wieweit sie den Erfordernissen absoluter Gültigkeit genügen, bedarf noch der Prüfung.

In dem Gutachten wird des weiteren darauf hingewiesen, daß für die umfassende Durchsetzung von Mindestanforderungen die Einführung von Verfahren der Grobauslese Voraussetzung ist. Über den in verschiedenen Ländern für die zentrale Sehschärfe bereits eingeführten Sehtest hinaus müssen die Grobausleseverfahren nach dem Gutachten auch noch andere Komponenten des Sehvermögens erfassen, so insbesondere der Farbentüchtigkeit, der Adaptation und des Dämmerungssehens, der Blendungsempfindlichkeit, der Tiefenwahrnehmung und der seitlichen Gesichtsfeldgrenzen. In dem Gutachten wird gefordert, daß die Entwicklung geeigneter Geräte für die schnelle und einfache Prüfung dieser Komponenten entschieden gefördert werden müsse.

Eine Prüfung dieser Forderungen wird nach Veröffentlichung des Gutachtens, die in Kürze zu erwarten ist, im Zusammenwirken mit den Ländern erfolgen.

Zu 4.

Der Gesundheitsfragebogen sollte im Rahmen der Richtlinien zur Durchführung der §§ 3 und 12 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingeführt werden. Von einer Veröffentlichung dieser Richtlinien ist jedoch mit Rücksicht auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Bremen vom 6. November 1962 - Az. I A 62/62 - abgesehen worden, da dieses Urteil Zweifel an der Zulässigkeit psychologisch-medizinischer Untersuchungen aufkommen ließ. Inzwischen ist eine Klärung der Zweifelsfragen durch Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. Dezember 1963 herbeigeführt worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, daß die Verwaltungsbehörden die Erteilung eines Führerscheins nicht nur vom Bestehen der Fahrprüfung abhängig machen, sondern ggf. darüber hinaus auch einen psychologischen Test verlangen dürfen. Die Entscheidung liegt bisher schriftlich noch nicht vor, sie ist in ihren Einzelheiten daher nicht bekannt. Nach Vorliegen der Entscheidungsgründe wird gemeinsam mit den Ländern geprüft werden, ob und inwieweit die Richtlinen und der Gesundheitsfragebogen nunmehr veröffentlicht werden können. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Durchführung der Richtlinien habe ich bisher stets für unbegründet gehalten. Die Prüfung der Frage, ob solche Bedenken mit Rücksicht auf das in der Kleinen Anfrage erwähnte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts - Az. VII B 71. 62 - als ausgeräumt angesehen werden können, ist zurückgestellt worden, da die bereits erwähnte Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. Dezember 1963 sich in ihrer Begründung auch mit dieser Frage erneut wird auseinandersetzen müssen. Der Eingang dieser Entscheidung bleibt zunächst abzuwarten.

Unabhängig hiervon sind die rechtlichen Möglichkeiten zu beurteilen, die Fahrtauglichkeit eines Führerscheininhabers zu prüfen, der infolge seiner körperlich-geistigen Unzulänglichkeit (Epilepsie, Diabetes usw.) beim Führen eines Kraftfahrzeugs eine Gefahr für die Allgemeinheit darstellt.

Besteht Anlaß zur Annahme, daß der Führer eines Kraftfahrzeugs fahruntüchtig ist, so kann die Verwaltungsbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis je nach den Umständen z. B. die Beibringung eines amts- oder fachärztlichen Zeugnisses oder auch des Gutachtens einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle über die geistige oder körperliche Eignung anordnen (vgl. § 3 StVZO). Eine solche Anordnung setzt allerdings voraus, daß die zuständige Verwaltungsstelle von dem etwaigen Mangel erfährt.

Die Möglichkeiten hierzu sind vielfältiger Art. In Strafverfahren sieht z. B. die „Anordnung über Mitteilungen in Strafsachen" entsprechende Mitteilungspflichten vor. Stellt ein behandelnder Arzt bei seinem Patienten einen Mangel fest, der die Fahrtauglichkeit beeinträchtigt, so ist er an sich an seine Schweigepflicht gebunden. In bestimmten Fällen hat er aber, wie in der Rechtsprechung und im Schrifttum zu § 300 StGB anerkannt ist, das Recht zur Benachrichtigung der Verwaltungsbehörde. Ob er hiervon Gebrauch machen will, bleibt allerdings seinem ärztlichen Ermessen überlassen. Häufig wird es genügen, wenn der Arzt durch Aufklärung seines in der Fahrtüchtigkeit beeinträchtigten Patienten darauf hinwirkt, daß dieser sich bei der Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrer Beschränkungen auferlegt oder vom Führen eines Kraftfahrzeugs ganz Abstand nimmt.

Um die Aufklärung der Zusammenhänge zwischen bestimmten Krankheiten und der Fahrtauglichkeit zu fördern, sind u. a. folgende Forschungsaufträge vergeben worden:

1. Gefährdung des Verkehrs durch Epileptiker,
2. Untersuchungen über den Einfluß der Arteriosklerose, insbesondere der Hirnarteriosklerose auf die Fahrtauglichkeit,
3. Gleichgewichtsstörungen und Verkehrssicherheit,
4. Kreislaufstörungen bei Kraftfahrzeugführern unter variierten Fahrbedingungen.

Es ist zu erwarten, daß durch diese Forschungsvorhaben neue Erkenntnisse gewonnen werden, die auch Rückschlüsse darüber zulassen, ob und ggf. welche neuen gesetzgeberischen Maßnahmen angezeigt und möglich sind.

Zu 5.

Der mit zunehmendem Lebensalter nachlassende Vitalstatus eines Menschen wirkt sich zwangsläufig auch auf seine Fahrtüchtigkeit aus. Der Umfang dieser Auswirkungen ist noch nicht genügend erforscht, um bereits heute verbindliche Rückschlüsse auf die Fahrtüchtigkeit oder Fahruntüchtigkeit eines alternden Menschen ziehen zu können. Es wird jedoch davon ausgegangen werden können, daß der Sehkraft, als nur einer für die Fahrtüchtigkeit maßgebenden Komponente, im allgemeinen allein keine entscheidende Bedeutung zukommen kann, zumal gerade für sie gute Korrekturmöglichkeiten bestehen. Der altersmäßig bedingte Leistungsschwund ist oftmals mit einer Einschränkung der Wahrnehmungsfähigkeit und einem Nachlassen der Fähigkeit, die Gesamtsituation zu erfassen, verbunden, der auch bei Vorhandensein oder nach Wiederherstellung der vollen Sehschärfe mittels optischer Hilfsmittel nicht auszugleichen ist. Durch eine augenärztliche Untersuchung allein werden sich daher Ausfälle, wie Einschränkung der Reizaufnahme, Nachlassen der Spannkraft, der Konzentrationsfähigkeit usw., die sich vor allem bei starker Belastung, wie sie der heutige Verkehr mit sich bringt, auf die Erkennungs- und Deutungsfähigkeit und nicht auf die Sehfähigkeit des Auges auswirken dürften, nur unzureichend erfassen lassen. Es erscheint daher wenig erfolgversprechend, von Führerscheininhabern, die das 60. Lebensjahr erreicht haben, gesondert die Vorlage einer augenärztlichen Bescheinigung zu verlangen. Möglicherweise wird es jedoch erforderlich sein, von einem bestimmten Lebensalter ab eine allgemeine Fahrtauglichkeitsuntersuchung von Führerscheininhabern anzuordnen. Die Prüfung, ob eine solche Untersuchung notwendig und ggf., ob sie wie neuerdings in Frankreich vom 70. Lebensjahr mit zweijähriger und vom 76. Lebensjahr mit einjähriger Wiederholung festzusetzen ist, ist noch nicht abgeschlossen.

In Vertretung

Seiermann